

## J. H. クラパム『近代イギリス経済史 第2巻 第3編 自由貿易と鋼, 1850-1886年』要綱, 第5章, 第6章

一ノ瀬 篤  
(岡山大学名誉教授)

### 第5章 交通・通信

#### (鉄道：設立と合同)

鉄道は1850年代初頭までにブリテンを征服していた。次の1世代の間は、武器や方策の根本的变化はなかったが、その征服を強化し拡張した。レールは鉄から鋼に変わったが、80年代半ばのエンジンは40年前のものとさほど変わっていなかった。走行の最高速度はこの40年間にさほど早まることはなかった。最高速度を時速数値で示すと、1845年37マイル、1854年37-41マイル、1865-66年36.5マイル、1871年37.6マイル、1883年41.6マイルというところである。他の面では40年代の最良の慣行が緩徐ながら更に改善された。例えば1872年5月にミッドランド鉄道が、以後は全ての列車で3等旅客を運ぶと公表した。もっとも、技術上の革新は全くなかった。設備の快適性も改善された。座席は柔らかくされたし、車両内の区分のあり方（従来はコンパートメント方式のみ）、食堂車、寝台車などについて、改善・新規導入の試みがなされていた。

1848年は過去3年間の熱狂の後だったので、鉄道建設は停滞気味だった。もっとも、すでに着手し進行中の事業量は膨大だった。この年、1,200マイルの線路が新たに開設されたが、新規の認可は330マイルにすぎなかった。この年の末、ブリテン全体で4,646マイルの鉄道路線が開設されていた。当時は鉄道網がすでに濃密すぎると考えられていた。

実際、1848年までに認可された路線の全てが建設されていたとしたら12,000マイルの路線が存在したはずだったが、この数値はその後20年間ほど未達成のままだった。イングランドの新しい幹線、ウェールズやハイランドの鉄道、ウェールズとハイランド以外の地域の支線や側線を入れても、そうであった。ブリテンの開設済み路線総延長マイル数は以下の通り。

1848年：4,646    1858年：8,354    1870年：13,562    1886年：16,700

乗客数は、連合王国については（ブリテンの数値は得られない）、1850年と1885年の間にほぼ10倍、諸貨物と鉱物の重量は1860年（1850年の数値はない）と1885年の間にほぼ3倍に増えていた。

新たな幹線の中では、グレート・ノーザン（G・N）が大博覧会に間に合うように1850年に試運転を行っていた。サウス・ウェスタン（S・W）はロンドンとサウサンプトンから路線を延ばしていたが、50年代に建設と買収によって、西部の長い幹線を統合していた。イングランドにおける、この時代の幹線への主要な路線追加は、ミッドランド社によって行われた。1867年に、同社はロンドンのセント・パンクラスに貨物を運び込み、逆にピーク森（Peak Forest：ダービーシャーにある森）を通過してマ

ンチェスターに旅客を運んだ。同社は1875年に貨物、1876年には旅客を、自社第二番目の山岳路線セツトゥル・カーライル（the Settle and Carlisle）によって運送した。セツトゥル・カーライルを別とすれば、1870年以降、重要な新規路線は着工されなかった。1870-86年間の新規路線は殆ど支線や連絡線、あるいは地方路線であった。

初期鉄道時代の終期は、合同と鉄道王ハドソンの時代だった（第1巻第9章参照）。1843-48年間に、合同によってミッドランド、ロンドン・ノースウエスタン、ランカシャー・ヨークシャー、マンチェスター・シェフィールド・リンカーンシャー、ヨーク・ニューカッスル・ベリック（Y・N・B:後のノース・イースタンの母体）の5つの鉄道が誕生している。Y・N・Bはヨーク出身であるハドソンの会社だったが、1849年に彼の不正行為に対する追求が始まり、彼はその後、国会議員やドック王として社会的地位は保ったものの、鉄道王ではなくなってしまった。

1854年7月にノース・イースタン（N・E）が国王の裁可を得た。Y・N・Bを中心として、これにヨークシャー・ノース・ミッドランドとリーズ・ノーザンが加わって出来た会社である。この鉄道会社は10年も経たないうちに、ブリテンにおける地域的独占の体現例となった。地域独占はフランスにおいては国家が鉄道制度の基礎として採用していたものである。1862年にニューカッスル・カーライルを、1863年にS・D鉄道を、そして1857-65年間にいくつかの小鉄道会社を吸収して以降、ベリックとハンパーの間の地域では、N・Eの取締役達が統制できない路線は皆無となった。

また別の大規模な地域独占が1848年に議論されていた。ノース・ウエスタン（N・W）、グレート・ウエスタン（G・W）、S・Wの3社が集まって、一連の協議を行ったのである。しかし、カー・グリリン（第1巻第9章参照）達はN・Wの優位性を主張し、他の2会社はそれを受け入れなかったため、結局、計画は実を結ばなかった。

N・Eの計画が進行しつつある頃、別の大規模合同の話が複数あった（N・Wとミッドランド、それにノース・スタッフォードシャーを合同させる計画、およびS・Wにブライトンを吸収させる計画）。しかし、いずれの計画も実現しなかった。指導層は別として、鉄道業界全体の意見がはっきりしなかったし、議会の意見は明らかに敵対的だった。

結局、上記のN・E認可法（1854年）が、50年代における唯一の大規模合同認可例となった。60年代初頭に合同運動が再開された。1862-63年にN・Eが合同を進めている頃、もう一つの、ほぼ完全な独占地域が東アングリヤで登場した。グレート・イースタン（G・E）がそれである。合同の主力であったイースタン・カウンティーズ（the Eastern Counties）は、何年もの間「醜いアヒルの子」的存在で、1854年に二つの近隣路線（ノーフォークとイースタン・ユニオン）を吸収した時、サービスの向上を願っての試みとして、当時の人々は誰も反対しなかった。また、1854年の法案には、将来の一層の合同（イースト・アングリヤ鉄道とニューマーケット鉄道との）も明確に語られており、それが1862年に実現してG・Eの誕生となった。

1866年まで、大規模合同は着実に進行した。1863年にG・Wがウエスト・ミッドランドとサウス・ウェールズの2鉄道を吸収して路線を400マイル延ばした。1865-66年にはスコットランドにおいて、カレドニアンとノース・ブリティッシュが他の諸会社の数百マイルの路線を吸収した。しかし、1866年の恐慌が合同運動を抑制し、1870年までには鉄道制度はほぼ落ち着いていた。

## (独占問題と国有化論)

上記の安定は一時的なもので、1867年にはすでにミッドランド鉄道による大規模合併計画、1871年にはN・W鉄道による連合計画が提起されたが、いずれも議会で拒否された。

これらの出来事が合同運動を凍結させることになり、1890年代までは鉄道事業において重要な変化は生じなかった。

他方、リース、事業提携、あるいは交通上の合意などを通じて、鉄道会社相互間の共同行為はごく早い時期から存在していた。端的な例はN・Wとランカシャー・ヨークシャー鉄道との間の10年間交通協定である。全国的に、一方で未開拓地域へのアクセスを巡って、あるいは施設を巡って熾烈な競争があり、他方では様々な段階での共同行為があった。後者の頂点には、今述べた10年間協定のような、企業合同と大差ない提携もあった。

もう一つ、鉄道交換所を忘れてはならない。これは1842年に発足しており、諸鉄道間の共同行為を急速に発展させた。狭軌を採用していた2、3の会社が銀行の手形交換所に範をとって設立したものである。その事業は、一体交通と一体的簿記から生じる債務の調整に便宜を与えるはずであった。すでに1849年には、交換所システムは、G・W、S・W、ロンドン・ブライトン・サウスコーストおよびサウス・イースタンとその支線・傍系線を除く、全国の鉄道(all the railways of the Kingdom)を包含していた(除外されている諸鉄道は広軌採用の会社であって、当時は長距離の一体交通実施が無理な会社だった)。交換可能地域内では、一体的簿記と貨車・客車の一体的移動が一般的であった。

当時、若干の人々は、規制された独占地域という概念をもてあそんでいた。それもN・Eがその種の地域を創造する前からだった。続く30年間、この概念は時折、鉄道問題の議論で復活した。しかし1872年の委員会(上記)は、こういう考え方をすげなく拒否した。

規制された独占地域という概念と同様に古く、かつ同じく1845-47年過熱の反動として生まれたのが「全ての鉄道資産を一丸とする」という案であった。その狙いは専ら鉄道株主の安全性を増すということであった。しかし、この案も完全に概念の遊びに終わった。実現しなかった点では、鉄道国有化案も同じだったが、その経緯はもっと生き生きしている。40年代に5指に余る専門家の推奨によって、国有化案は1844年法(第1巻第9章参照)の中に、封印の形で温存されていた。すなわち21年経てば、国は同法以後に敷設された鉄道ならば、買い取ることが出来るという条項がそれである。当然のことながら、21年間は、このいわばミイラの条項に関する議論は殆どなかった。しかし、すでに1859年に、あの非妥協的な改革者であり中央集権主義者であるE. チャドウィックが鉄道の国家管理を賞賛しており、60年代初頭には鉄道の管理と独占に関する批判論者が出現した。最も注目すべきはW. バジョット(Walter Bagehot: 1860年にエコノミスト誌の編集権を引き継いでいた)である。1864年12月に「1844年の忘れられた法律」という論文(無署名だが、彼のものと見てほぼ間違いない)が、買い取り条項の記憶を呼び覚ました。彼は1865年1月7日付の論文「鉄道の国家所有から生じるであろう諸利点」で議論を再開し、国家が鉄道を所有し、それを商業ベースの企業にリースに出すべし、という試論を展開した。「現在の鉄道経営のあり方は最悪である。鉄道会社の取締役達は貴族や国会議員や商人であって、実際の鉄道業従事者ではない。もし国家による鉄道買い取りに便益が多いことを認めるなら、政府はその所有権移転が実行不能なのかどうかを調査すべきである」。しかし、1865-67年の王立委員

会は、チャドウィックや、リース方式を推奨するローランド・ヒルなどの証言を聞いた上で、簡単に「これまで採用されてきた政策を破壊することは現時点では不適切」と結論したのであった。

1872年委員会で、再び国有化論者に機会が与えられた。この時は商務省の下にある鉄道検査官であって、重要な覚え書きを提出していたタイラー大尉（Captain Tyler）が、意見聴取された。彼は専ら鉄道の厳格な統制を擁護したが、政府による買い取りを望んではいなかった。彼は次の言葉で証言を終わったが、このフレーズは当時、盛んに引用されたものである：「究極的には、次のことが問題である。つまり、国家が鉄道を管理すべきか、それとも鉄道が国家を管理すべきか」。種々の実業家達（とくにリヴァプールの）が、国有化、もしくは少なくとも徹底的な国家管理に賛成する証言を行った。エコノミスト誌は1872年2月に「鉄道会社合同法案には強制的な買い取りを規定する条項を新たに挿入するのがよい」、「株式会社ではなくて国家が独占地域を保持している方が、公衆のためになる」と論じていた。しかし、この非常に強力で各界を代表する両院委員会は、最終報告で「目下のところ、国家による買い取りを議論する必要はない」と述べるにとどまった。我々歴史家もそれに賛同する。

バジョットは1864年に「国家によって認可された独占は全て、国家の監督または矯正指導に服さねばならない、というのは政治経済学の承認済み命題である」と書いていた。政府の方は、鉄道買い取りの意志はないまま、あるときは独占は存在しないとか、あるときは効率的な独占があるとか論じながら、よろめき気味に80年代にさまよい込んだ。他方、政府は最小限の「監督と矯正指導」しか行っていなかった。1845年にビールがダルフージを見捨てて以来、鉄道制度の地域的发展を指導するような試みは全くなかった。また技術的发展を指導する真剣な試みも、例えばゲイジのような死活問題に関してすら、ないままだった。

#### （議会と旅客の安全性）

ただし、少なくとも1点に関しては議会は現実的に配慮していた。旅の安全性がそれである。1842年以来、新路線を監督し、もしそれが安全性が不十分とわかったら開通を禁止する責務が商務院の肩に掛かっていた。また、同院は事故が起こった場合に報告をせねばならなかった。しかし、1871年の法律までは、商務院は強制力を持たず、鉄道会社に事故資料提出を懇請せねばならなかった。それでも同院の報告は公衆や鉄道会社に、あらゆる種類の安全策が必要であることを思い知らせた。とくに事故統計、なかでも操車場における鉄道従業員の事故に関するそれは、万人が読んでしかるべきものだった。しかし、操車場事故に対する反応は鈍かった。他方、乗客に関しては、ブリテンの鉄道の安全性は、他国や他の交通手段に比較すると、顕著に高まった。したがって鉄道会社は、たとえ閉塞方式のように明白な安全方策の導入を批判する際にすら、言い分が用意できた。

閉塞方式は古くから知られており、かつ推奨もされてきたものだが、60年代の大鉄道事業家たちの殆どは、これに抵抗していた。1870年にはブリテン総路線の5分の1ほどが閉塞方式を採用していたが、それは主として第2級の路線であった。ただ、N・EやN・Wは、70年代前半に閉塞方式の採用を急進展させた。閉塞方式の採用を強制する法が成立したのは漸く1889年になってからだが、その時までには閉塞方式は、ほぼ一般化していた。この1889年法は同時に、連続式ブレーキの備え付けを義務化した。閉塞方式と同様、法が成立したときには、このブレーキもほぼ普及していた。1877年に或る事故があったために、タイラー（上述）や商務院から鉄道会社への要請が強められ、急行列車を皮



きりに連続式ブレーキの採用が急進展したのである。法は既成事実を確認したにすぎない。

**鉄道賃率と運賃：**政府、つまり政治家達が技術問題の法制化に不乗り気だったのは、まだしも説明がしやすい。第一に技術問題で処方箋を出すと、それがすぐに時代遅れになる可能性があること、第二に技術実験が出来るのは政府ではなくて鉄道会社だけだということである。しかし、政府は一貫して鉄道賃率にも手を付けようとしなかった。これは弁解困難なことに見えるが、子細に吟味してみると、二つの弁明が可能である。第一に鉄道運賃に関する経済学と倫理学はどこにおいても簡単ではないが、地理的な理由からブリテンではとりわけ複雑である。第二にブリテンでは巨額の利益を得た鉄道会社はなかったので、時として特定の独占権の濫用を指摘することは出来ても、一般的にその濫用を証明することは困難だった。運賃問題に関しては、政府は鉄道会社を運河会社と同様に扱った。2, 3の大まかなカテゴリー分類にしたがって、貨物に課される最高運賃が定められ、それが鉄道会社に認可を与える法に挿入されたのだが、その最高運賃は非常に高くてすぐに役立たなくなった。運賃最高限の範囲内でありとあらゆる運賃が生じたが、そういう事態を防ぐ法もなかった。

1846年に創設された鉄道委員会が運賃の監査や改訂を行ったとしても、ごく妥当なことだっただろう。しかし、この委員会は幾つかの価値ある報告を出したとはいえ、1851年に廃止されるまで、執行権を与えられることがなかった。(したがって、その活動に実効性は乏しかった。) この年に、彼らの行っていた報告と統計収集の機能は商務院に戻された。1853年に再び鉄道・運河特別委員会が設置されたが、議論は相変わらず合同や、或る会社による他の会社路線の経営権を認めるか否か、あるいは鉄道による運河支配をどう見るか、などに集中していた。もっとも、この委員会は諸鉄道会社が特定の運送に対して与えている特定の優遇措置に言及し、この議論を解決するのに適切な法的手段がない、と示唆していた。1854年の法律が、この言及を生かして、鉄道会社が特定の人物・会社、あるいは特定種の運送に対して不当な厚遇を与えることを禁じた。この法が実際に用いられることは余りなかったが、法の存在そのものが上記優遇措置を困難にした可能性は大である。1854年以来、特定人物に対する厚遇措置は聞かれなくなった。

上記のように、鉄道の料金表は粗雑で役に立たなかった。現実の運賃についても、積み込み・積み下ろし費やその他のターミナル・サービスについても、何も語っていなかった。この粗雑さに対応するために、鉄道交換所が全路線で利用できる入念な貨物分類を作成しており、1865-67年の委員会はその全面的採用を望んだのだが、その希望は無視された。1860年代に鉄道諸会社は2度にわたって(1861年と1866年)、議会にターミナル制度を認可してもらうように努力したが、2度とも失敗した。こうしてターミナルの存在は1880年代に至るまで、摩擦や不満の対象であり、また、議会委員会を驚かせ続けた。1882年の委員会は「『ターミナル』と呼ばれるものを引き合いに出すことで、最高料率を超えるとされる運賃も弁護されている」と述べている。

先述のように1872年の委員会は、「合同は不可避だが、国家による鉄道買い取りは当面、議論する必要がない」としながらも、賃率の問題に関しては悩まされていた。委員会は「交換所ベースで新たな分類を行うのが良いだろう」とか「マイル当たりの賃率を同一にするのは実行不可能で、良くない」、あるいは「ターミナルは非常に多様なサービスを含んでいるので規制は困難である」などと、曖昧なことばかり述べていた。ただ一つ、委員会は「鉄道法制化から生じる諸紛争を処理するためには、法

による通常の法廷ではなくて、専門的な裁判所が必要である」という点においては明確だった。議会もほぼ賛成であった。議会は「1854年の鉄道・運河運送法を有効化し、諸関連目的を達成すべくよりよい規定を設ける」ための法を1873年に通過させた。この法によって、3人から成る鉄道・運河特務委員会（Railway and Canal Commission of three：以下では、3人委員会）が設立された。

当初、1872年議会委員会は、3人委員会が全面的権限を与えられた強力で永続的な組織となるよう希望していた。しかし3人委員会は現実には、5年の年限付きとなった。もっとも、その年限は次々に延長され、結局1888年まで続いた。3人委員会には「不当な優遇措置」を防止したり、妥当な施設の建設を奨励したりする効果はあった。しかし、年限は不安定で権限も限定されていた。初期には、鉄道会社は3人委員会を無視し得た。委員会の命令は争われた特定の問題と将来についてのみ有効であるにすぎなかった。

1880年代初期のブリテンの鉄道は、保守的で多少傲慢であったとは言え、非効率ではなく腐敗してもいなかった。しかし、この数年、物価が一般的に下落しつつあった。取引沈滞の中で、商業界は鉄道運営の誤りや、彼らの目に誤りと映ったもの、あるいは政府の鉄道監督の不適切さなどに対して批判の目を向けた。彼らは何が何でも、運送コストを引き下げたかったわけである。今や関心は運賃（従来は合同・独占問題などが主要関心事だった）問題に集中していた。1880年代における最初の重要な議会委員会（1881-82年）が、専ら鉄道料率と運賃を議論するために任命されたことは重要である。

この議会委員会は、ターミナルは認知されるべきだが公表（publication）が必要である、と示唆した。これは21年前に鉄道会社が求めていたことである。また、この委員会は非常に大胆にも、鉄道法案を扱う特別委員達（select committees）が、この複雑な料率・運賃問題を取り上げるべきだ、と提案した。しかし1881-82年委員会の主要な願いは、上記3人委員会を強化して永続機関とし、登録裁判所（Court of Record）とするところにあった。特別委員会は、3人委員会の取り扱い範囲は広げられるべし：その決定に対する上告権は制限されるべし：鉄道会社との力関係を均衡させるために、不満を抱いた個々の取引者（鉄道を利用する商工業者）ではなくて商業会議所のような団体が、委員会に出席する権利を認められるべし（会議所は以前から取引者の不満の活発な代弁の説明者であって、パーミンガム、シェフィールド、リーズを筆頭とする49の産業地域の意見を体して発言し得た）、などと主張した。1882年には何もなされなかった。他方、物価は下がり続け、実業界はいらいらしたままだった。パーミンガムには海運便益が無く、既得権に敬意を払うところも全くなかったのだが、その意を体するチェンバレン（前述）が、今や商務院を握っていた。

1884年にチェンバレンが3人委員会の権限を拡大する法案を提出したが、通過しなかった。しかし、提出そのものが鉄道業界をいたく刺激し、後者は1885年に、1881-82年議会委員会の、賃率に関する見解を都合よく解釈して、鉄道運賃に関する対抗法案を提出した。この法案は少なくとも取引者達が望んでいた貨物運賃引き下げ方向のものではなく、後者の猛反対に遭ってつぶれた。1886年の春に、商務院によるもう一つの法案（修正チェンバレン案）が提出されたが、鉄道会社はこれに対して反論を煽り立てた。2年間の政治的な混乱が続き、1888年になって漸く、全く異なった政府（第2次ソールズベリー内閣：保守党）の下で法案が通過する（1888年「鉄道・運河交通法」）ことになるのだが、1885-86年当時では、或る法案が出されそうであること、それによると、貨物料率はもはや従来のような

方式（単なる最高料金の規定や法廷などによる数十の決定に依拠）によって規制されることはなくなるだろうこと、がはっきりしていた程度であった。

#### （運河の盛衰）

1846年から1882年にいたる期間、諸々の鉄道委員会は、必ず運河の盛衰について論じていた。運河は常に衰退傾向にあったが、その中でも全く鉄道の支配を受けなかった運河や繁栄した運河もあった。しかし、それらは例外的であった。理由は要するに、鉄道の方が運送手段として優れていたことに尽きる。古くから非常に水に恵まれ、石炭、材木、ワインなどの水運の盛んだったフェン地方（Fen Country）においてすら、結局、鉄道が容易に勝利したことが、それを物語る。

議会の諸委員会は「運河を鉄道から独立した状況にしておくべきだ」と繰り返し論じていたが、他方では同様にしばしば、平均的運河が技術上、劣位にあることを指摘せざるを得なかった。1872年の強力な委員会も、一方で折々成功した運河があることを強調しながらも、他方では運河が長距離輸送や高価な貨物の輸送には不適であることを認めていた。委員会は運河が生き残ることが非常に望ましいとしていたが、誰も、議会が運河に対する補助金を交付（この方策はフランスでは行われていた）することは期待できない、と述べた。委員会報告はここで問題の核心に触れている。ヨーロッパ諸国では鉄道が発明されて以来、運河が私企業によって建設された例はない。これら諸国では、国家資金によって運河建設やその改造を行うべき、戦略上或いは商業戦略上の根拠があり得る。しかし、ブリテンではその根拠は非常に薄弱であろう。ヴィクトリア期においては特にそうだった。1882年委員会に対して49の商業会議所が運河に肩入れして請願を行った際、彼らは鉄道との競争を維持し、水運が安価になることを望んでいたが、それは直接的な補助金によってのみ可能なことだった。しかし、委員会は単に鉄道による運河支配はこれ以上進展すべきではないという、何の役にも立たない古くさい助言を行っただけだった。翌年にも運河のみを議論する別の委員会が任命されたが、ここでも公的資金援助は全く関心事ではなかった。

運河は相変わらず古くからの技術上の欠陥を維持したままだった。運河の幅、閘門のサイズは、全く多種多様のままだったし、時として狭いトンネルを抱えていた。議会の諸委員会は通常、運河の合同は望ましいと考えていたが、業界側に合同運動推進力が弱かった。2、3の地方実業家達を別とすれば、投資家達はもはや運河に関心がなかった。1855年にはまだ『フェン・オン・ザ・ファンド』誌（*Fenn on the Fund*）が26の運河株を付表に載せており、それぞれ様々の率で配当も行っていたが、1883年の同誌は、スエズ以外、運河株については言及していない。

#### （運輸労働者）

1880年代までには、数は少ないが会社形態を採っている鉄道諸会社、雇用者として、個人の機械製造者達（数が多く多様だった）と対抗するまでになっていた。もっとも、鉄道はこの面で、まだ農業、建築業、炭鉱業、繊維産業には比肩できなかった。1851年には6万5000人だった鉄道労働者（あらゆる職種）は、1881年センサスでは17万4000人に成長していた。これは鉄道路線の延長度合いとほぼ正比例している。このセンサスでは機械製造者達（雇用者、被雇用者双方）は19万3000人となっている。鉄道労働者は着実に成長しつつある運輸従事者の一部にすぎず、後者は併せて75万人であった。これに対して建築業従事者達は76万1000人であった。これらよりも数の多いのは農業従事者だけであった。

20人の人間が居れば、そのうち1人が何らかの種類の運輸従事者であったことになる。

#### (辻馬車と乗合馬車)

ロンドンでは1830年まで、法がハックニー馬による運送業者数を制限していたが、同年にあらゆる制限法が撤廃され、業者の数は急速に増大した。1881年には1万5000人のキャブ御者（cabは通例、1頭立て2輪または4輪の辻馬車）が居たようだ。この仕事は常に個人的性格を帯び、典型はオーナー・ドライヴァーや非常に小規模な馬車保有者だった。1892年には約3,600人の馬車保有者のうち、3,125人が5台以下しか持っておらず、100台以上を保有していたのは4業者にすぎなかった。地方でもほぼロンドン同様の状況が、遅れて進行した。

キャブが概して小規模業者の仕事であったのに対して、乗合馬車（bus）は非個人的な、結合資本による仕事となった。時には国際的な資本結合さえ見られた。1829年に最初のロンドン乗合馬車企業がG.シリビア（George Shillibeer）によって設立されて以来20年間、個人営業や私的会社の形で種々の企業が成長していた。これら諸企業は路線の相互調整や価格協定、首都圏道路委員会への働きかけ（伝統的なロンドンの燧石砂利道〔馬の蹄を傷めた〕に代えて花崗岩を砕いたマカダム道路〔碎石をタールなどで固めて舗装〕を建造するよう）などで多少の協力をしていた。1855年にパリ資本でロンドン・ジェネラル乗合馬車会社（the *Compagnie generale des omnibus de Londres*）が設立された。ちなみに、上述のシリビアも元々パリ出身の馬車製造者であり、ロンドンの乗合馬車事業はパリによって組織されたと言ってもよい。ジェネラルは設立1年以内にロンドンの馬車の過半を買い取り、残りの馬車所有者達も同社と協働して営業していた。1858年には同社はブリティッシュ有限責任会社（British Limited Liability Company）となり、E. チャドウィック（本章第2項目および、第1巻第2編第9章、第14章参照）も理事に加わっていた。1877年までには同社はほぼ8,000頭の馬を保有し、首都の乗合馬車運送事業の4分の3を取り扱っていた。1880-81年に、或る別の会社が設立され、それから2、3年のうちにジェネラルは初めて挑戦的競争に直面するが、結局同社の優位は動かなかった。

乗合馬車をパリ製とすれば、鉄道馬車（tram）およびその会社は米国製だった。1850年代後半に或る米国人がバーケンヘッド（Birkenhead）で鉄道馬車の実験を行い、1861年までにはロンドンで実験が始まっていた。しかし、この時の幾つかの路線は一般交通の妨げになる線路を用いており、線路は撤去されてしまった。しばらくの中断後、1868年にリヴァプールで個別法の下に鉄道馬車が発足し、これは成功した。翌年、ロンドンで今度は個別法の下に、いくつかの路線が建設された。1870年に鉄道馬車法が議会を通過した。法は緩やかにしか作用せず、次の16年間、年々の路線延長は45マイルにとどまった。

1878年にはブリテンの馬車鉄道は総計237マイルの路線を保有していたにすぎず、この時の馬の保有頭数は、前述のロンドン・ジェネラル乗合馬車会社のそれ（上述のように1877年に約8,000頭）とほぼ同数であった。その後はやや成長が速まり、1886年の数値は総路線779マイル、保有馬の頭数2万3000となっている。この他に439の蒸気機関による市街車があった（1877年には蒸気機関路線はただの1例しかなかった）。1880年代になると、蒸気式市街車は産業の発展した北部（機関車自体もここで製造されたのだが）の傾斜の急な場所で用いられていた。



### (道路と有料道路トラスト)

他方、ブリテンの主要道路は、テルフォード（第1巻第3章参照）とマカダム（テルフォード同様、当時の代表的道路工学者）が死去（それぞれ、1834, 1836年）して以来、配置や勾配に関して殆ど変更されていなかったが、表層に関しては緩徐ながら、マカダムの基準に近づきつつあった。しかし、首都圏の道路委員会でさえ、1856年になってもなお半分以上の道路しかマカダム化（上掲の要訳者注参照）していなかった。首都圏委員会は、1850, 1860年代を通じて、主要な道銭取立所（toll-gate：有料道路の通行料を取り立てる関門）すら、そのままに保持していた。この結果、各々の取立所が自動的にバスの終着点となっていた。他の諸委員会や有料道路トラスト連合も同様の役割を果たしていた（もっとも、地方のトラストは鉄道との競争で崩壊し、それが旧制度全体の存続を脅かしてはいた）。L・M鉄道開設以降の2世代間、政府は有料道路に対して、その強化であれ置換であれ、思慮ある政策をとることがなく、その結果、道路は道路委員会や有料道路トラストの差配下にあった。

有料道路の全盛期においてすら、大部分のブリテンの道路は四季裁判所（Quarter Sessions）の監督の下、教区によって維持（無視も含み）されていた。トラストが衰退するにつれて、これら国民生活の保守的細胞が復活した。1835年の道路法（Highways Act）も、地方税徴税権などに関して教区の権限を強化していた。しかし、この法は教区を国民的重要性をもつ道路の適切な管理者にさせる機能を全く果たさなかった。そういう状況下で鉄道が進出してきて、人々は道路は国民的重要性に乏しく、単に地方用の移動手段にすぎない、と考え始めていた。1860年代になると、それは公的見解にすらなっていた。ところが1856年頃、1848年の公衆衛生法の下に、最初の衛生局（Boards of Health）がバラ（boroughs）ではなく、都市部（urban areas）において組成されつつあった。局の機能は、元来は衛生関連であったが、道路管理をも含んでいた。1870年代の諸衛生立法は、地方衛生改善を救貧法下の教区連合（Poor Law Union）に立脚させ、後者は地方衛生ディストリクト（Rural Sanitary District）として、道路を管理する予定であった。しかし、地方衛生ディストリクトの創設は非常に遅々としており、1894年に至るまで、地方と都市を併せて、5,000以上の教区が最高権限を持つ道路当局として残ったままであった。

他方、有料道路トラストは崩壊して消滅しつつあった。基本的には、旅をする人々がそれを煩わしく感じたからである。下院の或る委員会（1871年から、規則的に再任命された）がトラストの有効期限更新期を機に、これらを廃止する任に当たり、バラと衛生局に道路の管理を委ねることにした。1871年になると、ロンドンでは道銭がなくなったが、ブリテンではなお854のトラストがあった。しかし10年後には184, 1887年にはわずか15となり、1895年には最後のもの（Anglesey のトラスト）もなくなった。

### (電信)

大博覧会当時、電信は鉄道施設のほんの一部にすぎなかったと言ってもよい。しかし状況はすぐに変わった。3年後にはロンドンの17の電信事務所のうち8つが鉄道の駅にあった。鉄道と一般電信の、このブrendは1870年まで続いた。1854年までには、電信会社相互間の競争が始まっていた。パイオニアであるエレクトリック・アンド・インターナショナル（the Electric and International：第1巻第9章ではElectric Telegraph Companyと表記されている。以下、EI）の他にブリティッシュ・アンド・アイリッシュ・

マグネティック (the British and Irish Magnetic) が登場していた。他の諸会社も認可されたり、その見込みであったりという状況だった。アメリカを除き外国ではどこでも、電信は国家の管轄下にあった。そこで政府 (郵政) から民間からも、国家による電信制度の統括を推進する動きが生じた。T. アラン (Thomas Allan: 電気技師で、1851年に距離に依らぬ料金一律方式の電信会社設立を法で認可されていた) は1854年に、郵政省の下に国家が電信制度を統括すべし、という趣旨の文書を公刊した。彼の会社は1861年に、連合王国電信会社 (the United Kingdom Telegraph Company: UKTC) として発足した。これに先立つ1856年には、或る郵政省幹部が、国有化された電信制度に向けた詳細な計画を大蔵省に提出していた。1861年にはまた、ストック選出の国会議員でノース・スタッフォードシャー鉄道の代表取締役、かつE. I. の創始者兼代表取締役でもあったJ. L. リカード (J. L. Ricardo) その人が、上院に同趣旨の請願を行った。

リカードは競争によるトラブルを心配していたようだ。彼の会社はアランの会社設立計画に反対して破れていたし、1859年設立のロンドン・ディストリクト社 (the London District Company) とも争わねばならなかった。UKTCはアランの原則に従って料金一律方式で世論にアピールしていた。郵政大臣 (スタンリー卿: Lord Stanley of Alderley) も国有化に積極性を示し、E. チャドウィックも持論の電信国有化のメリットを鼓吹していた。今回は世論も国有化に与していた。リカードの後継者R. グリムソン (Robert Grimson) はリカードと異なる姿勢をとり、国有化に抵抗したが、結局、電信制度は1869年の或る法に基づいて郵政省に高額で買い取られ、1870年1月末から国有化された。

しかしすぐに、電信事業の拡大が、国有化による利益を相殺するようになった。さらに、解職・配置転換された旧会社従業員への補償、俸給の旧郵政省水準への引き上げ、1870年代初頭の物価・賃金の上昇などが作用した。収入に対する人件費の割合 (the ratio of working expenses to receipts) は1871-72年には78.8%であったものが、1874-75年には96.7%にもなっていた。このため、省の債務に対する利子や減債基金積み立てに支払う余地が無くなってしまった。この結果、調査や組織再編、料金見直しなどが行われた。これら改善策と1873年以降の物価下落に助けられ、人件費割合は緩やかに改善された。1881年頃には郵政省は、この割合を80%にまで下げることが出来ていた。しかし、1884-85年には再び利益幅はゼロになっていた。郵政事業は採算が合っていたのだが、電信部門は赤字で、結局、手紙が電信のために利子・減債基金費用を支払う形になっていた。

国家と交通・通信との関係における根本問題が、形を明確にしつつあった。鉄道料率はどのような原理に基づいて統御されるべきなのか? これは鉄道を国有とすべきか民営にすべきかという、未解決の問題と同じだった。旅客或いは貨物送付者としての公衆は、納税者たる同じ公衆の負担支出によって便益を受けるべきなのか? これは1872年の鉄道委員会によって消極的な形で、当面、解決されていた: 即ち、納税者としての公衆は、運河使用者としての公衆に補助金を出す (フランスではそうだったが) ことを期待されるべきでない、というものである。また、政府所管下の或る形態の運輸は、他の形態の運輸に補助金を出すべきか、という問題もあった。これは経験的に、手紙と電信の問題で解決されつつあった。しかし、大蔵省も、省庁式の事業運営に対する批判者達も、落ち着いたかなかった。それは至当なことでもある。利潤測定のための簿記による検証がない限り、特定の政府企業の効用や

効率性は判断し得ない。ヴィクトリア期のブリテンのように、政府が経済事業にほんの少ししか関与していない場合は、問題は余り切迫性をもたないが、1880年代における文明世界全体の思想や活動という観点からは、問題は精力的な考察に値する。

## 第6章 海外取引および通商政策

### (世界の海運および鉄道制度の発展：スエズ運河)

ブリテン内外の鉄道建設、アイルランドの飢餓、人口増加、自由貿易などが、1840年代後期の海外取引に異様なほどの刺激を与えていた。(以後も、その傾向は継続し。) 連合王国の港に出入りする船舶トン数(沿岸取引と対アイルランド取引用の出入りを除く：以下、「UK港トン数」と略記)は、1844年には1,030万トンだったが、1847年には1,430万トン、1860年2,470万トン、1870年3,660万トン、1880年5,870万トンと顕著に増加した。これ以降は増加傾向が緩やかになり、1890年には7,430万トンとなっている。新時代への移行を示す加速現象は、こうして終わった。

とは言え、ブリテンの海上における優位性と運輸シェアの成長は、まだ終わっていなかった。1847-49年にはUK港トン数の69%、1850年には世界の文明国の洋上航海船舶トン数の60%近くが英国船のものであった。その後、50年代の相対的低下期を別とすれば、UK港トン数のシェアは、蒸気船船腹の成長と並行的に上昇し、1895年には73%というピーク値に達した。ちなみに、それまでの15年間も、英国のシェアは70%を下ることはなく、これは歴史的に見ても最高の値である。

1848年に大陸諸国が革命の嵐に巻き込まれたとき、欧州で鉄道網の概略を達成していたのはベルギーだけで、プロシャが1,500マイル、フランスでは、それぞれ分離された路線や未完成の路線を保有していたにすぎない。(ブリテンではすでに1848年末に約5,000マイルが稼働していた：第1巻第9章)。合衆国は1850年までに9,000マイルを敷設していたが、まだ東海岸から西海岸まで、鉄道だけで行くことは出来なかった。しかし、1850年からの20年間に西欧諸国はかなり完全な鉄道制度を備えるに至った。例えば発展の遅かったスペインの場合でも、1850年には20マイルの鉄道しかなかったのに対して、1870年には3,500マイルの総路線を保有していた。

合衆国は南北戦争終了後、精力的に鉄道建設に邁進した。1870年にはミシシッピ以東とミズーリ沿岸の低地部では比較的密な鉄道網があったが、それより西には、多少の新路線以外、殆ど何もなかった。それでも同年の合衆国(5万3000マイル)は、大陸欧州の諸国全てを合わせた(5万マイル)以上の長さの路線を保有していた。次の20年間に合衆国は11万マイル(内、7万マイルは1880-90年のディケードに)を追加した。この集中的建設は世界経済史上、特筆すべき事象である。カナダでは、1890年の路線の長さが1870年の連合王国のそれ以下であった。

インドでは、ダルフージ卿(1845年にピール首相によって頓挫させられることがなければ、英国本国の鉄道発展を指導したはずの人)が先見の明をもって、20年間に亘るインド鉄道の地理的・行政的發展を方向付け、その後の全発展にも影響を与えた。インド暴動(1857-58年:いわゆるセポイの乱)は最初、彼の計画を遅らせたが、後にはこれを速めることになった。1870年には4,000マイル近く、1880年までには9,000マイルが開通した。この年には、アジアのその他地域全体を合わせても800マイルの鉄

道しかなかったのである。1890年にはインド鉄道は、全長1万7000マイルとなっていた。

オーストラリアでは1870年になっても、全土で1,000マイルを少し超える程度の路線しかなかった。しかし、1880年には3,500マイル以上、1890年には9,000マイルが敷設されていた。ニュージーランドの最初の鉄道はオーストラリアより10年遅れたが、その後の発展は相対的には後者より顕著で、1880年には1,250マイル、1890年には2,000マイルを達成していた。地球全体をとれば、1840年にはまだ5,000マイル未満であった鉄道路線マイル数は、1850年2万4000、1880年23万9000、1890年38万6000マイルという経過を辿っている。その5分の2以上が合衆国にあった。

多くの新鉄道以上にブリテンにとって重要だったのは1869年のスエズ運河開通である。フランス人達はこの運河を何世紀にも亘って夢見てきたし、計画も建設事業も一人のフランス人によって行われ、フランス資本に依拠していた。英国の政治家達は、新旧を問わず、自国の利益にならないとして反対してきたのだった。しかし結果的には、フランス人は巨費を投じて英国人のために建設したような形となった。1870年に調査報告のために派遣された英国海軍・陸軍の専門家達は、「相当な喫水の船でも十分に航行可能な運河であって、悲観的予測に反して技術的問題も深刻でなく、維持費も禁止的なほどではない。ただ、東洋と西洋を結ぶ大街道（grand highway）としては、狭きにすぎる」と述べている。

狭いか否かは別として、1879年には合計して226万3300トンの船がこの運河を通過した。このうち175万2400トンが英国船であり、フランス船は18万1700トンにすぎなかった。運河が英国船で賑わうことになったのは、一般的な貨物運送者として鉄・鋼製のスクリューを付けた蒸気船が出現したという事情に大いに依拠している。また、その出現は、スエズ湾に開口している大洋間運河の存在によって促進された、という逆の因果関係にも依拠していた。スエズ湾は非常に航行しやすい、とは言い難かったからである。

英国人の多くは採算に関して悲観的だったが、実際には、運河はスクリュー式蒸気船に助けられて、1875年から現実に配当を支払い始めた。同年にディズレーリがエジプト太守（Khedive）の保有株を買い取ったとき、その価格は額面を少し超えていた。1886-87年には、この期間全体に対して、当初の保有者は平均7.5%の配当を受け取り、株式時価はほぼ2,000フランになっていた。この繁栄が運河を商業上の大街道にするために必要な増幅と深掘を可能にした。工事は1884年に開始され、87年には夜間通行を可能とする手配が整えられた。この結果、通過船トン数は1889年には678万3200トンに達した。そのうち英国シェアは535万2900トン、フランスのそれは36万1800トンだった。

#### （海底電線）

英国とボンベイを直接に電線で結ぶ事業は、1870年にジブラルタル・ファルマウス（Falmouth）間の最後の敷設が成功したことによって完成した。歴史を振り返ると、50年代の初期はダブリン・ホリーヘッド間、ドーヴァー・カレー間、ジェノア・コルシカ間、といった浅い海が対象だったので、技術上の問題が少なかった。50年代後半は深海が対象となり、C. フィールド（Cyrus Field）と彼の大西洋電信会社（Atlantic Telegraph Company: 以下、ATC）の奮闘に見られるように、英雄的努力の時代だった。通信は中断したり、弱くなったり、途絶えたりした。他方、この時期は、インド暴動後、ダービー卿（Lord Derby）の政府が、インドをイングランドと結ぶために熱狂的に努力した時期でもあった。この結果、



1858年に紅海・インド電信会社 (the Red Sea and Indian Telegraph Company: 以下, RSITC) が寛大な補助金を受け取り, 大蔵省みずからファルマウス・ジブラルタル間の電線敷設を命じた。この海底電線は, 大西洋が深すぎて失敗のリスクが甚大と分かっていたので, それまで敷設されたことがなかったのである。

RSITC (敷設ルートは, アレクサンドリアからスエズ, スアキム, アデンを経てカラチへ) は, 1860年春に「電線は全長に渡って完全である」と報告していたが, その状態は長くは保たなかった。会社が組織的な修繕策を施さなかったので, 電線は遺棄された形になった。その後1861年にかけての状況は更に意気を阻喪させるものだった。ノルウェイからアフリカ海岸まで, ノヴァ・スコシアからメキシコ湾まで, 大ブリテンから東に向かってコンスタンティンノーブルまで, 電線は伸びていたものの, それまで総計1万1364マイル敷設されていた海底線のうち, せいぜい3,000マイルほどが稼働していたにすぎない。ATCやRSITCの他にも, 幾つかの会社の失敗があったのである。アメリカ南北戦争も英米協力を不可能にするなど, マイナス要因となった。

しかし南北戦争の終結とともに電線敷設船の活動は再開され, その後は陸路, 海底を問わず, 電線が急速に敷設された。1860年代後半に陸路で敷設された最長線はアメリカではなく, コペンハーゲンのノーザン電信会社 (the Northern Telegraph Company) のもので, 広大なロシア帝国を横切ってウラジオストックに達していた。また同社は上述の英印線完成 (1870年) 直後に, ウラジオストックからシナおよび日本と結ぶ海底線をも敷設した。

これらの線はインドに発してアジアを南周し, シンガポールからオーストラリアに向かうイースタン・エクステンション会社 (the Eastern Extension Company) の線と結びつけられた。南米には1874年にブラジル社 (the Brazilian Company) が, 欧州との直通線を供給した。1880年代初頭までには, 最重要な事業は完成していた。北大西洋は電線だらけになっていて, 時には相互に交差している場合もあった。アフリカもアジア同様に, 電線に繋がれていた。太平洋だけが未開拓のままに残されていた。世界全体では, ハワイ, アイスランド, ニューギニア, 中国の中心部などを除いて, ほぼ全ての重要な地点が地表もしくは海底を通じて, 連絡可能となっていた。世界は縮小して, 単一の市場になってしまった。この縮小過程は僅か15年のうちに生じたのである。

#### (ブリテンの海外取引依存)

この世界縮小過程にあつて, ブリテンは断然, 産業国家であり通商国家であった。即ち, 製造品の輸出で生計を立て, 本国だけでは, これまで慣れ親しんできたやり方で自身を養うことも, また自らの産業全体に必要なかつ十分な原材料を見出すことも, 不可能な国であった。もっとも食料については, あらゆる輸入が急速に増加していたとは言え, 単なる量的観点からは, 自国製の食料供給が, なお輸入を何倍も上回っていた。しかし全ての中で最重要なパン用穀物の輸入に関しては, 貿易への依存が今や決定的だった。1850-52年においてさえ, その消費量の25%ほどが輸入に依っていたようだ。1859年まで, この割合はさほど上昇せず (25-30%で推移), 最大の供給国はロシアで, 北ドイツ, デンマーク, フランスなどがこれに続いていた。その後1860-67年には, 輸入割合は40%に, 1868-75年には50%に向けて上昇した。1870年代の終わり頃には, 60%に接近し, 80年代初期には60%を超え, 1886年までには消費量の3分の2を超える水準にまで上昇した。最大の輸入先はアメリカになってい

た。1860年頃すでに始まっていたアメリカの躍進は南北戦争で暫く中断されたが、1869年には早くも小麦でロシアを、小麦粉でフランスを追い越した。1872年以降になるとアメリカの優勢は明々白々で、1881年を例にとると連合王国の必要とする小麦・小麦粉の3分の2近くを供給していた。

木材については、ブリテンの政策は欧州諸国に対英輸出権を回復させる方向に変わっており、所要量の過半が欧州から供給されるようになった。時期を遡ると、ナポレオン戦争時に外国に課された重い差別関税が、スカンディナヴィアやバルト海諸国からの輸入を妨げていた。この関税は、1846年と1851年に軽減されはしたものの、1860年まで残っていた。1848年には輸入木材の8分の5がなお、優遇されていた英領アメリカから来ていた。1856-59年になると、物量ベースの木材輸入量は、英領アメリカと諸外国とで、ほぼ正確に半々となった。1860年には関税自体は残っていたものの、外国への税率差別はなくなった。1866年には関税自体が廃止された。そこで、地理的条件が物を言い始め、1886年頃には、物量ベース輸入量は外国産が全体の5分の4を占めるようになった。但し、外国輸入材の大部分は北欧産であって、そのほぼ全てが帆船に依っていた。1845-50年期には年平均で187万荷にすぎなかった総輸入量は、1886年には510万荷（ほぼ、それだけのトン数）以上になっていた。1880年代のブリテンは、輸入材が無ければ6カ月以上はやっていけなかっただろう。

**綿花と綿花飢饉**：1820年と1850年の間に、ランカシャーは世界の綿生産地域一般に依存することをやめ、合衆国単独依存に変わっていた。1820年に合衆国は初めて、ブリテン輸入量の半分以上を送ったが、1820-30年の期間中に、その量は4分の3になっていた。1851-60年のディケード全体を通じて、ブリテンの港に陸揚げされるアメリカ産綿こり（cotton bale）の割合は72%だった。

先見の明ある人々は、すでにアメリカ1国依存に懸念を抱いており、1857年には綿供給協会（the Cotton Supply Association）を結成して、外見ほどは安定性のない奴隷労働に基礎を置いているランカシャーの製造業は、早晚、厳しい災厄に見舞われると警戒していた。1860年にはアメリカ人達も、アメリカ綿が従来通り生産を拡大し続けることは不可能で、価格は上昇するだろうと警告していた。実際には、その予測を遥かに超えて、1857年を終期とするディケードにはポンド（重量）当たり5.75d.にすぎなかったものが、1864年には27.5d.にも跳ね上がった。

南北戦争勃発前に協会は情報を収集し、世界の綿地域（既存、および潜在的な）を調査していた。戦争が始まると、照会書、綿種子、助言、あるいは調査委員などが広域に亘って送り出された。当然、インドが主たる活動舞台だった。しかし、調査の結果、インドの綿花生産能力は最大限でもアメリカの半分以下であることがわかった。価格は2倍、3倍に跳ね上がり、1864年にはブリテンで使用される綿（その量は大いに減少していた）の3分の2がインドから供給されていたが、それでも東洋からの需要を賄うことは到底不可能だった。1855-61年の期間、ブリテン輸入綿の19%がインドから来ていたが、あらゆる努力にも拘わらず1862-68年期間のその値は、辛うじて28%にすぎなかった。インドの他、エジプト、ブラジルなど全体を併せて、1862-65年の南北戦争期間、連合王国は年平均で、1860年、1861年（ともに輸入量が異常に多かった年）の半分以上の綿を何とか確保していた。しかし、品質の劣るインド綿への偏倚は決して歓迎はされていなかった。

南北戦争による「綿花飢饉」後の2、3年間、インドの綿供給は維持されていたが、その間にアメリカが回復し、1871年には、アメリカは1861年に送っていた以上、1879年になると1860年量（最高値）

を超える量、の綿花を欧州に送り得ていた。インドからの綿花輸入は1870年代に凋落した。1880-84年間には、アメリカはブリテンで消費される綿花の74%を供給していた。1858-60年にポンド当たり6.75d.弱だった綿花価格は、1880-84年には6d.をやや下回る水準になっていた。しかし、綿花育成協会（the Cotton Growing Association）にとって、どのようにしてランカシャーを、そして欧州を、単一の供給源依存から抜け出させるか、という問題は未解決のままに残っていた。1880-84年には綿や小麦やらで、合衆国はそれまでのどの時期よりも、連合王国輸入量に占める割合を高めていた。割合は全体の4分の1近く（23.7%）に達していた。

羊毛およびその他の原材料：1860年代における綿産業不振の間、他の繊維産業は繁栄していた。1860-64年の5年間、原料羊毛の輸入量は先立つ5年間に比べ、41%跳ね上がっていた。1865-69年間も同様に、先立つ5年間に比べ41%の上昇であった。ブリテンにおける亜麻栽培は殆ど消滅していたが、亜麻、大麻、ジュートの輸入は羊毛同様の動きを示しており、アイルランドの1862-68年の亜麻栽培面積も、先立つ7年間に比べ、倍以上に増えていた。戦争による異常な需要が無くなった後も、これら繊維の輸入は増大し、1881-84年間の羊毛輸入量は、1865-69年に比べ2倍以上になっていた。

具体数値では、羊毛輸入は1850-54年の9,520万ポンド（重量）から、30年後の1880-84年には年平均4億8500万ポンドに増えていた。そのうち、半分以上（2億6420万ポンド）が再輸出に回っていた。本国（アイルランドを含む）での羊毛供給は、後者の時期、1億6000万ポンドほどだった。このうち5分の1が輸出され、残りはその他雑羊毛原料（総計1億4300万ポンド）とともに、羊毛産業需要の半分以上を賄っていた。外国産への依存（dependence on foreign supplies）は殆ど不要になっていた（上記からは、羊毛産業需要の半分足らずが海外輸入で賄われねばならず、それは再輸出分を控除すると約2億2000万ポンドとなるが、その多くが海外の植民地・自治領〔外国ではなく〕から来ているという含意だろう）。世界各地から、多様な種類の羊毛・羊毛類が輸入されたが、とりわけ1850年代以降、従来サクソンやシレジアに頼っていた高級羊毛がオーストラリア・ニュージーランド・南アフリカ産にとって代わられた。

1880-84年の綿価格が30年前に比べてやや高いのに比べ、羊毛価格は、はっきり下落している。世界需要は旺盛だったので、オーストラリアからの輸送が大いに改善されたことが、重要要因だろう。

その他繊維の輸入については、重要な変化はなかったが、ただ輸入量は下表に見るように増加しているし、ジュートが亜麻・大麻を代替している点は注意が必要だ。なお、大麻は殆どロシアから、亜麻はロシアとベルギーから、ジュートは常にインドから来ていた。羊毛の半分以上（上述）、綿の7分の1、ジュートの4分の1が再輸出されていた。

2-6-1表 連合王国の繊維原料輸入量

(年平均値, 単位: 100万重量ポンド)

時期	綿	羊毛	亜麻	大麻	ジュート
1850-54年	825.6	95.2	175.5	107.6	48.4*
1860-64年	946.4	167.2	176.2	102.9	132.9
1870-74年	1,524.3	307.0	265.0	132.8	420.3
1880-84年	1,714.7	485.0	215.7	150.6	616.3

\* 3年間の平均数値

金額面では、綿があらゆる種類の原材料の中で圧倒的に重要で、全体の4分の1から3分の1を占

めていた。木材は重量面でこそ重要で、また必要不可欠だったが、金額面では羊毛以下であった。原材料輸入量を金額で示すと下表の通りである。

総計 1 億 4100 万ポンドのうち、3,600 万ポンドが再輸出に回っていた。その 3,600 万ポンドのうち、1,500 万ポンド以上が羊毛の再輸出であった。

2-6-2 表 グループごとの主要原材料輸入金額：1880-84 年  
(年平均値, 単位：100 万ポンド)

原材料総計	141
繊維原料	84 (内, 綿 44.5)
木材 (あらゆる種類)	16
鉱石と非加工金属	15
獣皮	4
ゴムとグッタ・ペルカ	3
紙原料	2

### (金属の輸出入)

1861 年にスペインの赤鉄鉱が輸入されて以来、当該輸入は 1882-83 年にはピーク値 300 万トンにまで達していた。また、量は少なかったが銑鉄の輸入もあった。鉄以外では、イングランドが差し引きして銅、錫、鉛の輸出者であった時代は過ぎ去っていた。

しかし錫・銅輸出の縮小は、石炭輸出の成長によって相殺されて余りがあった。この輸出取引も古くからのもので、ヴィクトリア女王即位の年に、年当たり 100 万トンを超えていた。50 年代初期には 300 ないし 400 万トン、その後は 5 年ごとに 22 ないし 34% 増加して、1880-84 年には年当たり 2,012 万トン、1884-86 年には 2,350 万トンになっていた。ただ、金額的には石炭輸出の比重は大きくなく、連合王国産物の輸出額全体の 4 ないし 5% 未満であった。しかし、石炭輸出はその金額面での比重に釣り合わないほどの重要な役割を果たしていた。石炭の外国向け大量運送が、木材、鉱石、小麦等々の原料・食料の大量輸入とバランスした結果、しばしばブリテンの船は往復ともに、空船もしくは半分積みで航海することから免れ、輸送コストを節約できたのである。

また粗野な形態での鉄・鋼の大重量貨物も、この点で石炭同様の役割を果たした。ところが、鉄・鋼の輸出は生産財の貿易であることから、外国における鉄道建設と一般的な産業活動の活発なこの時期には、激しい変動を示した。鉄鋼輸出の最大の飛躍は南北戦争後に生じた。この時は多くの国、とりわけアメリカで、急速度の鉄道建設が行われたのである。(ここに英国による鉄鋼輸出額の推移 [トン表示] を示すグラフが描かれている：227 頁。グラフの含意は下述の通り)

そこに、1873-74 年の世界的な商業崩壊後の落ち込みが訪れ、その後 1880 年になって、アメリカによるブリテン製の鉄道材購入が回復する。先述のようにレール製造者達の販売競争は、この頃、国際的な市場分割協定を結ばねばならないほどに困難ではあったが、それでも英帝国内の新市場拡大のために、1882 年の輸出総額は 1872 年の「鉄大興隆期」を 100 万トン近く超える高値に達した。金額面で見たと鉄鋼輸出の動向は、より激動的だった。銑鉄のトン当たり年平均価格を時系列的に示すと、以下の通りである。1854 年 (50 年代の年最高値) £3.19s.9d., 1872 年 (鉄大興隆期) £5.1s.10d., 1875 年以降は連年 £3 以下、1882 年 (上記の輸出ピーク年) £2.9s.4d.。取引量は膨大だったが利益はそ



れほどでなく、そのためにレール・カルテルが生じたのだった。

(輸出取引における繊維の優勢：外国取引，国内取引)

繊維産業は筆頭輸出者としての地位を保っていたが、その優位は徐々に失われつつあった。1850年には糸・織物の輸出額は、価額面で連合王国の全輸出額の60%を占めていたが、1860年、1870年にはいずれも55%になっていた。しかし、1880-84年になってもなお、46%を占めてはいた。綿は、南北戦争時を別とすれば、繊維輸出額の中で一貫して3分の2、連合王国の全商品輸出額の30ないし40%、を占めていた。ランカシャーの市場は非常に広範だったので、或る地域での落ち込みは他の場所での増加によって相殺されたし、その商品が消費財であったために、需要がたえず更新され得たのだ。

その他の繊維は、輸出額を伸ばす上でさほど頼りにはならなかった。流行や関税が綿の場合以上にそれらに影響した。市場面では綿の場合の中国やインドに比肩できるような規模も長期継続性もなかった。1880-84年の5年間における主要輸出品目の年平均金額を示すと、下表の通りである。

2-6-3表 ブリテンの輸出額：年平均値，1880-84年  
(単位：100万ポンド)

ブリテンおよびアイルランドの輸出品総計	234.0
糸および織物総計 (上記の内、綿)	108.0 ( 76.0)
石炭、鉄、銅	38.0
金物、刃物、機械	15.0
服飾品	10.5
食料	10.0
化学品、塩	6.2

総額に占める英国領土への輸出額の割合は、インド市場や植民地の経済発展にも拘わらず、驚くほど一定的だった。その割合は1854年35.1%、1880-84年34.5%だった。両時点間の最大値は33.2% (1860-64年)、最小値は25.6% (1870-74年) である。

合衆国への輸出額割合は、この間、さほど低下しなかった。1830-49年間はブリテン輸出額の15.7%を占めていたが、1850-84年間には12.6%になっていた。南北戦争と1873年恐慌後における合衆国購買力の崩壊がなければ、割合の低下はなかったかもしれない。しかし、多少の低下は不可避であったと思われる。なぜなら、合衆国自身の産業振興志向と保護主義の成長が顕著だったからである。もっとも、関税はこの時期の末においても、ブリテンの輸出取引を間接的な経路に変更させるほどには高くはなく (後述では、この時期の合衆国関税率の高さが強調されている)、1880-84年になっても対米輸出額の割合は12.2%を保っていた。合衆国は引き続きブリテンの鋼製レール、上質綿、亜麻布、ウール他種々の繊維製品、ブラッドフォード産のウーステッド製衣料、等々に対する良い市場だった。この頃合衆国はまだ、自らの需要を満たすに十分なほどは生産していなかったのだ。

フランスはブリテンの生産物に対して、余り良い顧客ではなかった。同国は英国生産物の輸入者としては、明らかに豪州圏よりも劣位にあった。輸入した物は石炭などの一次産品が多く、製品は少なかった。これに対し、ベルギー、オランダ、ドイツ諸邦を併せた市場は、常に合衆国よりも重要な市

場だった。その市場は1880-84年には英国輸出額の14.9%を吸収していたが、それまでもそれ以下であったことはなく、1870-74年の貿易激動期には20%ほどに達していた。ベルギーとドイツの関税は、当時、厳しくなかったし、オランダは常にそうだった。

フランスは上記のように、英国製品の重要な買い手であったことはないが、英国の倉庫取引 (depot trade)、すなわち外国や植民地産物の再輸出、では重要な役割を演じていた。具体的には、主として原材料と「植民地商品」(‘colonial wares’) がその中身だった。再輸出は常に重要な額を占めており、1860年代には連合王国の総輸入額の17.5%が再輸出されていたほどである。もっとも、70年代以降の5年間もしくは10年間平均値では16%を超えることはなかった。60年代に再輸出比重が高まったのは、植民地の羊毛取引が旧来からの取引に加わったからである。羊毛はオーストラリアから欧州大陸に直接送られることがなく、コールマン街 (Coleman Street) の羊毛取引所を経由していたのである。直接取引が始まったのは、我々が今検討している時期 (1850-86年) のまさに終わり頃からであった。1880-84年の5年間、羊毛の再輸出額は年平均値で1,530万ポンドであり、再輸出額総計6,400万ポンドの最大割合を占めていた。綿が第2位だったが、額は550万ポンドにすぎず、コーヒーが第3位で400万ポンド未満だった。ゴムは既に100万ポンドを超えていた。英仏間のみならず英仏海峡・北海取引全体において再輸出は重要であり、そのことは下表に示されている。これら再輸出産物の大部分はテムズを遡ってロンドンに行き、再び、同じルートを逆に下って、狭い海峡に出ていたのである。

2-6-4表 連合王国からの輸入金額：年平均値、1880-84年

(単位：万ポンド)

輸入国	ブリテンおよびアイルランドの産物	外国および植民地の産物
フランス	1,650	1,190
ベルギー、オランダ、ドイツ	3,400	2,560

### (人の輸出)

初期鉄道時代の終期は人の輸出の最盛期であった。移住は全欧州に及んだ。しかし、この時期およびその後長年に亘って、英国こそが人の輸出面で最大の供給者だった。いわゆる「フォーティー・ナイナー」の年 (1849年) には30万人が連合王国の港から出て行ったが、そのうち22万人が合衆国向けだった。次の5年間の対応数値は、年平均でそれぞれ32万5000人と23万人だった。彼らは主としてアイリッシュであり、1852年 (正確な数値の得られる最初の年) にはアイルランドの港からだけでも19万人のアイリッシュが出て行った。合衆国への移民は圧倒的にアイリッシュ、オーストラリアへの移民は圧倒的にブリティッシュだった。1852年になっても、オーストラリア圏への移民はピーク数値を維持していた。次の8年間には36万5000人が同地に移民したが、そのうちの4分の3近くがブリティッシュで、ピーク年次におけるブリテンからの移民は6万5000人を下らない。

1853-80年間、統計では英国国民の海外移住者数は246万6000人とされている。帰還者を考慮するとネットの移住者がこれより少ないのは当然だが、1876年までは適切な統計がない。移住の初期には帰還者は少数だったはずだ。外洋に出て行く航海は、昔の奴隷輸送船との共通点が多く、その記憶が移住者を怖じ気づかせたことだろう。しかし輸送手段が改良され、比較的快適な蒸気船が忌まわしい旧

型の移民輸送船にとって代わるにつれて、帰還する者も生じてきた。1876年と1880年の間に、国籍別の移入者数（immigrants by nationality）の分析がかなり十分に出来るようになった時、移住者のグロスとネットの数値には、顕著な開きが生じていた。1881-85年の5年間は、移住者が再び大増加した時期だが、帰還もまた盛んで、ネット数値は、グロス値から4分の1以上が控除されて然るべきである。それでもネットの移住者は、この短期間に67万5000人は下らず、グロスでは89万3000人であった。

移住は常に困窮の産物だったわけではない。飢饉（1846-47年）の他に、海外での金鉱熱、アメリカ・オーストラリアの発展への期待（1872-73年）など、推進力は時期によって様々だった。

移民の大多数は個人であって、組織されていなかった。公的、非公的な様々の組織が移民を援助しようとしたが、非援助者の数は概して僅少で、実質的な意義は少なかった。唯一の大規模で重要な公的援助は、「植民地領土および移民に関する委員会」（the Colonial Land and Emigration Commissioners）が1847年から1872年にかけて行った活動であった。1872年にこの委員会が任務を終了したとき、彼らは活動期間中に34万人の「政府移民」を選抜・援助した、と説明している。そのうち、おそらく24万人がブリティッシュだったと推計できる。彼らの仕事の4分の3は前半の1847-58年間になされた。委員会の手がけた移民はほぼ全面的にオーストラリア向けであって、他にケープやフォークランド諸島向けがほんの少しあった。活動が最も活発であった1854年の場合、委員会は127隻の船をチャーターし、4万1000人の男女や子供をオーストラリアに送り出した。その資金も1870年頃までは、ほぼ全面的にオーストラリアの土地売却を源泉としていた。1847-70年間に費やされた総額486万4000ポンドのうち、移民達自身の資金額は52万3000ポンドにすぎなかった。

#### （資本輸出）

人の輸出とブリテンの資本輸出とは複雑かつ多様に絡み合っている。移民達は多少の資本を自分の身につけて持ち出していたが、それは通常、商品形態ではなかった。ただ、個々の額が小さくても、全体としては相当額になったにちがいない。資本輸出と人の移転が絡み合いつつ大いに進展したのは、主としてアメリカと英国自治領においてであった。資本輸出のピークは、知られている限りでは1872年で、推計8,350万ポンドだった。移民数も1872-73年に、この10年間のピークに達していた。1876-78年になるとネットの移民数は非常に低水準になり、資本移動もやや逆調（輸入超過）になっていた。ブリテンは小額ながら、海外に保有していた資産を売却しなければならない状況だった。しかし、同様の状況は、以後、1914年以降までは再現しなかった。1879-80年に再び大量の海外移住が再開されたが、これは合衆国で1年に1万マイルという速度で鉄道が建設され、労働力が必要とされたことによる。この間、資本収支の状況も再調整されつつあった。1881年からは、わが国は少なくとも新規の海外投資のために、既往の海外投資収入（利子・配当、等）の大部分を留保できるようになっていた。移民数も1883年には別のピークに達していたが、1884年のアメリカ景気崩壊で再度減少した。

資本輸出と資本財輸出との関係は、強固でも直接的でもない。ただ、1856-85年の30年間に輸出された、ありとあらゆる種類の鉄道関連鉄材と機関車の総額1億6300万ポンドは、疑いもなく海外鉄道事業への投資と結びついていた。インド鉄道の場合は、1880年代にいたるまでの30年間に鉄道のために調達された資金総額の3分の1が、ブリテンの東洋向けレールおよび車両の購入に費やされたことが知られている。

少なくとも海外投資の半分は、常に外国の政府債を対象としていた。これによる入手金が仮に、直接にブリテン財の購入に向けられたとすると、アームストロング砲などの武器や、贅沢品など種々の消費財がブリテンから輸出されることになる。また、デンマーク政府の場合のように、国営鉄道のための機関車購入に向けられる場合もある。結局、資本輸出と資本財輸出との関係については、正確なことは言えない。言えるとすれば、ブリテンの海外投資は長年に亘り、自らの諸財の輸出と海運等のサービス供給によって賄われた、等、経済的常識の範囲内のことにとどまる。

1850年代初めから1880年代半ばに至る海外投資額の増分は約10億ポンドと推計できる。R. ギッフェン卿（Sir Robert Giffen）が1885年に連合王国の海外投資総額を13億0200万ポンドと推計しており、仮に1850年代初期の当該額を3億ポンドとすれば（諸種の研究から見て、まず妥当な数値だ）、期間中の増分は上記の額となる。

資本の対外流出は、初期鉄道時代の末期に一時停滞していたが、1850年代の半ば頃には再開されていた。ヨーロッパ鉄道への金融は新たに資金調達機関を設ける方式で行われたが、合衆国の鉄道に対しては、ブリテンの投資家は直接に株式を購入する形をとった。1857年には8,000万ポンドのアメリカ鉄道株がイングランドで保有されていたと信じられている。アメリカ鉄道株、合衆国政府債、州債などの他に、中南米諸国の証券も、定期的にロンドンで相場が建てられていた。他方では英帝国および欧州証券（とくにフランス、スペイン）への投資も継続していた。

しかし、1857年の世界的な商業恐慌が、とくに合衆国において破壊的作用を及ぼした。投資家達の信頼が回復する前に南北戦争が勃発した。英国の投資家達は北部に対して不信感が強く、フランス投資家の援助も得て300万ポンドを南部に投資し、全てを失った。他方、1857年以降、ブリテンの投資家達はインド（とくにインド鉄道）に投資を傾斜させていた。インド鉄道債は「帝国」の証券で、利払いに政府保証が付いており、安全であった。鉄道を別としても、インド政府が恒常的で大量の借り手であった。1870年までには、日常的に上場されている固有の植民地証券(colonial stocks proper)は4,500万ポンドにまで達しており、そのほぼ全てが連合王国で保有されていた。10年後には主として連合王国で保有されている植民地政府証券は9,800万ポンドと推計されている。同様に、インド政府とインド鉄道の証券は、1億9600万ポンド保有されていた。

合衆国への信頼は、南北戦争後すぐに回復した。州債はもはや時代遅れになっていたが、国と鉄道の証券がこれを相殺して余りあった。1869年までには外国人がこの国に対して3億ポンドほどを投資していたが、その殆どがブリティッシュだった。この年には、30万トンの鉄道用鉄材が合衆国に向けて船送された。

1873年恐慌までの10年間、(外国)諸政府と鉄道のための借り入れは恒常的で活発だった。この期間で特筆すべきは、第二帝国下のフランスがブリテンに張り合うほどの大規模な貸し手に成長したことである。1870年には同国は恐らく5億ポンドの対外資産を保有していた（ブリテンの保有額はこの時、8億ポンドほど）。信用に問題のある諸国は、英仏の競争を利用して、出来るだけ有利な借り入れ条件を確保しようとした。

普仏戦争が終わり、フランスが賠償金を支払わねばならなくなったとき、同国はロンドン、アムステルダム の支援の下に、5億ポンドの海外資産を売って、やすやすとビスマルクに支払った。ブリテ



ンはフランスの販売した資産を大量に買った。その後の1873年恐慌に際しても、ブリテンは、これまでに同様の経験もあり、他の諸国に比べてうまく切り抜けた。もっとも、1874-75年頃、債務不履行に陥った外国の借款が7,600万ポンド、その他に1億6500万ポンドの疑わしいスペイン債務があり、後者の3分の1が英国保有と言われていた。

1875年からの10年間は、資本輸出は停滞的だった。1876-78年間を除けば、着実に増加したものの、1876-86年間（11年間）の投資額は1872-73年間（2年間）のそれよりも小であったようだ。また、この11年間の投資額は、その間の海外投資からの収益額より遥かに少なかったことも確実である。

1870年代の後半になると、通常の英国人は貿易収支について心配し始めた。これは、何世代にも亘ってなかったことである。輸出を上回る輸入の増加が警告を発していたのだが、他方では統計の誤読・誤用もあった。多くの人が貿易収支逆調に対応して、巨額の証券売却に迫られるのではないかと、想定していた。ギッフェンは、エコノミスト誌などのその種の議論に対して統計上の吟味を加え、「近年、わが国が海外に投下した資本を国内に回収しているという事実は全くない」として、輸入超過が如何にして海外投資への収益や海運・銀行業・保険・商業などのサービス供給によって賄われるかを説明した。彼の議論はやや極論だったが、年々巨額の資本回収が生じているという事実は、彼の指摘するように、存在しなかった。反対の立場の論者達には、誤解や無知が目立つのだが、ブリテンの国際的地位が実際に変化したという事実を正しく指摘してはいた。

#### （通商政策：関税の簡素化）

この時代を代表する経済学者J. S. ミルは1873年に死去したが、彼はその著『政治経済学原理』（*Principles of Political Economy*, 1848）の第7版に至るまで一貫して「もはや母国産業保護の教条が誤っていることに多言を要する必要もなく、外国商品の輸入は我が国益となる場合以外は、生じることがない」と繰り返していた。政治的に見ても、また戦争のリスクを考慮した場合でさえ「世界中の国が同時に戦争しているというような状況はあり得ず、そういう状態を想定して全政策体系を構築するのは馬鹿げている」と述べていた。彼は保護貿易無用の主張に一つの例外を設けていたが、これは後に多大の不評を招く結果となった。その例外は、新興国の政府が揺籃期にある産業を合理的に保護する場合だったが、多くの国が自らを成長途次にあるとして、若年の特権を主張しうるのは明らかであった。

他方、大ブリテンは、まだ成長し続けていたとは言え、成長途次の若い国でないことも明白だった。この期の蔵相はグラッドストーンもしくは彼の影響下の人物だったが、残っている関税を次々に廃止していった。収入増加と支出抑制とがこの廃止を容易にしていた。1850-52年に残っていた雑多な品目に対する関税の大多数は全く税収入をもたらしておらず、このため容易に廃止できるという事情もあった。

1852年に関税が残っていた原材料で重要な品目は、木材、銅、鉛、錫だけだった。これらからの収入は、すでにこの頃、とるに足らないものになっていた。木材への関税だけは1853年予算にも残っており、価額ベースで2%と低かったが、こみ入っていた。既述のように、英帝国内からの木材には1860年まで優遇措置が残され、関税自体も1866年まで存在した。税率は低くても輸入額が大きかったので、その収入稼得力への配慮から、木材関税は簡単には廃止できなかったのである。

小麦については、飢饉年の停止の後、関税は1849年2月、1クォーターあたり1s.（粉の場合、1cwt. あたり4.5d.）に到着した。この関税はピールの遺産のようなもので、グラッドストーンは1853年にも1860年にも、これには手をつけなかった。しかし、この水準設定後20年経った1869年ようやく、グラッドストーンは当時の蔵相（R. ロー：Robert Lowe）に、この関税の廃止を許した。小麦と一緒に、米、サゴ、タピオカ、等への関税が廃止された。これらの輸入額は年々増加していたので、関税収入の減少は当面90万ポンドにもものぼった。

その他の食料では、1853年に魚、サイダー、蜂蜜への関税が廃止された（但し、パン、果物、酪農製品など、日常食品への関税は残された）。砂糖に対する複雑な優遇税には、彼も手をつけなかった。この関税は、1848年におけるベンティンック卿（Lord George Bentinck）とウィッグ党との間の闘争を経て、6年間、西インド・グループの利害を体して固定されていたものである。しかし翌年（1854年）、クリミア戦争の資金調達に絡んで、彼はウィッグ党の計画していたように、植民地産砂糖と外国産砂糖への関税を平等化した。ただし、戦費調達の観点から、外国産砂糖への関税を低くするのではなく、植民地産砂糖への関税を高くする方法を採った。その後、実に20年間、残存していた雑多な食料関税がほぼ全て廃止されていった（主としては1860年に）にもかかわらず、砂糖・砂糖類への関税は依然として重要な税収源として残っていた。機会が生じると減税はなされたが、砂糖税の機構は複雑なままだった。1874年に、ディズレーリ内閣の蔵相S.ノースコート（Stafford Northcote）の手によって、漸く砂糖関税が廃止された。

1853年を生き延びた対「製品」関税は、大部分、保護的性格を帯びてはいなかった。陶磁器、フリントガラス、青銅製品、綿手袋、グランド・ピアノ、アコーディオン、などには軽度の関税がかかっていたが、それが輸入を妨げるほどのものではなかった。機械、刃物、鉄・銅製品などへの関税も、常に輸入を妨げるほどではなかった（ちなみに、綿、ウールなどの半製品〔糸、等〕はすでに無税だった）。しかし、レース、白麻ハンカチ、カーペット、ショールなどの贅沢品に対する関税は重かったし、紙への関税は明らかに保護的だった。最も伝統的な保護関税は絹製品にかかるもので、特定されていない絹製品の全てに価額ベースで15%もの税が課されていた。

**通商条約：**1850年代では、ブリテンの保護的関税は実質上、専らパリーロンドン間の通商関係を妨げていたと言えるが（以下に見るように、ブリテンの総輸入額の3分の1以上がフランスからの輸入）、1860年の英仏通商条約（コブデン条約）と1861年の予算政策とによって、連合王国はこれまでどのような諸王国も経験したことがないような地位に到達した。つまり、1861年に紙への関税が期限切れになったので、ブリテンの関税対象となる外国製品は、小麦粉、アルコール飲料、タバコ製品、砂糖、金銀食器、ゲーム用のカードとサイコロ以外、なくなってしまったのだ。小麦粉は1869年以降、砂糖も1874年以降、非課税になった。金銀食器は1890年まで課税されていたが、これを別とすれば、旧来のあらゆる贅沢品（紫衣、高級亜麻布、イスファン産カーペット、絹、等）は非課税になった。

英仏間の通商条約はワインとスピリッツの税率引き下げと再編とを含んでいた。石炭輸出に課税しない約束が、それに伴っていた。石炭輸出を自由にするには、経済的というよりは政治的な反対論もあったが、自由化は既に踏み出した路線に沿う政策であった。

フランスも大きな譲歩をした。まず、従来ブリテンの多くの製造業者に影響を与えていた貿易「禁

止」政策を放棄した。また対象商品が素材的なものであれ製品であれ、価額ベースで30%を超える税をかけないように約束した。最終的に採用された関税では、上記の率はこれより相当低かった。とは言えフランスの関税率は、従来ブリテンが課してきた保護的な絹関税（しかし既に完全撤廃していた）と同程度に高かった。もっとも、フランスでは1848年以降、産業振興が大いに進み、多くの高度産業でブリテンと互角もしくはそれを凌ぐようになっていたので、条約の結果は若干の人々が希望していたほどに顕著ではなかった。取引は満足できる程度に増大したが、条約が無くても生じたであろう部分を含んでいた。ブリテンの羊毛製品輸出の急速な増加は、フランス絹およびバリ製品の輸入と均衡していた。ブリテンの高級綿製品輸出は増加したが、1868-69年における対仏綿輸出額は、ほぼ対オランダ輸出額と等しい程度にすぎなかった。フランス産ワインとブランデーは従来よりも多く輸入されたが、英国人はクラレットの大愛飲家にはならなかった。長年、ナヴィー達のお気に入り飲料だったウィスキーが、今やハイランドなどで流行しはじめていたのだ。フランスはブリテンの鉄・鋼の消費を殆ど増やさなかった。要するに、両国間の貿易に革命的变化は生じなかった。ブリテン産物の輸出金額は1855-59年には年平均600万ポンドだったが、1861-64年870万ポンド、1866-70年1,100万ポンドとなっている。これにフランス向け再輸出が加えられねばならない。再輸出は60年代後半には直接輸出よりも多くなっていた。英国植民地産の羊毛をフランスが大量に輸入したからである。ブリテンは羊毛と石炭で、フランスからの巨額輸入代金の主要部分を支払ったことになる。

#### （1870年代の変化：海外関税の引き上げ：公正貿易運動）

コブデン条約は自由貿易の精神に基づく一連の有名な通商条約の先駆けであった。これら条約には、普通、最恵国待遇条項が含まれていた。ブリテン単独で60年代には、このタイプの重要な条約を8つ締結していた。他にも欧州諸国間に多くの条約が結ばれており、相互にネットワークが張り巡らされた。つまり、交渉による或る関税上の譲歩は、他の最恵国にも適用されたのである。条約による譲歩と並んで、自律的な関税引き下げも行われた。その端的例はブリテンだった。

しかし、普仏戦争がフランスに待ったをかけた。フランスは非経済的観点からの保護主義ムードに陥って、伝統的な全面関税制度に回帰しつつあった。1879年にはビスマルクが物価下落と海外からの農産物競争、財政上の理由などから、フランスに続いた。農業から始まった関税引き上げへの復帰は工業製品にも波及していった。ロシアはそもそも余り自由化されていなかったが、1881年には関税引き上げを始めた。フランスも1882年にこれに続いた。イタリア、オーストリア、ハンガリーなどもこの方向に動きつつあった。とは言え、欧州における短期間の関税引き下げおよび通商条約の時代は、1885-86年まではまだ決して白紙還元されてはいなかった。慣習としての貿易禁止はなくなっていた。また、T. H. ファラー (T. H. Farrer) は「関税は全体としては1860年以前よりも低い」と述べている (*Free Trade versus Fair Trade*, 1886)。

合衆国には南北戦争後、戦時の高率で整序されていない関税が残されていた。自由貿易期にも、合衆国の指導者達は高関税政策を維持し、1880年代までには欧州がかつて知らなかったほどの関税障壁を築きあげていた。ヨーロッパ人にとっては、綿糸に価額ベースで20%、瀝青炭に1トン当たり3s.1d. 強というような関税率は想定したこともないものだった。手の込んだ製品の場合、関税は驚くほど高く、概して35%から100%にも達した。にもかかわらず、粗野なものであれ手の込んだものであれ、

多くの製品が障壁を乗り越えて流入していた。

アメリカおよびその他諸大陸、英国自治領などでは、若く勃興しつつある国々がミルの勇気づけ（と言っても過言ではない）に従って、幼稚産業を育成していた。カナダは合衆国に倣っており、1879年のその関税は、概して欧州諸国の関税よりもかなり高かった。典型的なブリテンの産物である鋼レールや綿、羊毛製品には、カナダは15-30%の関税を課した。オーストラリアも全体としては1870年代と1880年代の初期、関税率引き上げの方向で動いていた。

この間、全文明世界の産業振興とブリテンの貿易自由化によって、自然的な結果が生じていた。ブリテンの輸入に占める製造品もしくは部分的製造品の比率が、増加したのである。もっとも、その比率の増加度は、下表に示すように、ごく緩やかであった。

2-6-5表 ブリテン輸入額に占める製品・部分製品の比率

期間	完全製造品比率 (%)	金額 (100万ポンド)	完全製造品・ 部分製造品の比率(%)	金額 (100万ポンド)
1855-59年	6	10	14	24
1865-69年	9	27	17	48
1875-79年	13	48	20	75
1880-84年	13	55	20	83

1860年代に大増加があった（金額を示す両欄で対前期2倍以上の増加があることを指すのだろう）。同時に完成品が全体の過半を占めるようになった。旧来の外国産贅沢品への関税はなくなっていたし、少し後になると、国内市場で近代冶金学の直接生産物に対する競争も感じられるようになっていた。1867年頃には、或る製鉄業者が「至る所でベルギー人が我々を凌駕している」と嘆いている。翌年には輸入統計が初めて「鍊鉄鋼もしくは製品としての鉄鋼」という独立の項目を設けている。1868-69年には、その年平均額は40万ポンドにすぎなかったが、1880-84年には260万ポンドに上昇していた。全期間を通じて、主としてフランスからの絹および手の込んだ羊毛繊維が、全輸入金額の3分の1から5分の2程度を占めていた。フランスはその他にも種々の贅沢品や金額で100ないし200万ポンドの手袋を送り込んでいた。この時期の末頃には、ドイツからも実に様々な商品が、ますます多く流入してきた。絹、大量の鋼、大量の玩具、優れた化学製品や実験器具などである。

1870年代初期の商業崩壊とそれに続く商業・工業上の諸困難は自由貿易への疑念と、いわゆる「公正取引」運動を生み出した。彼らの基本的主張は、保護貿易政策を採っている諸国の中で英国のみが自由貿易を行うのは公正ではない、というものである。この運動やその基礎にある憂慮は、貿易収支の弱体化問題と結びついていた。1881年には公正貿易連盟（Fair Trade League）の結成を生み出した。しかし以下に見るように、この時期、公正貿易運動は実を結ばなかった。連盟の主張は、外国製造品に軽度の課税を行うが、或る国がブリテン製造品への課税を止めればそれを撤廃する、英帝国領域からの茶、コーヒー、果物、タバコ、ワインへの税は引き下げもしくは廃止する、外国からの食料には軽度の一般的課税を行う、などであった。数年間、わが国は公正貿易論者やそれを良しとする政治家達（例えばR.チャーチル [Randolph Chichill]：保守党蔵相、1886年8月-12月：ウィンストン・チャーチルの父）が優勢だった。チャーチルの圧力によって問題の調査・報告作成のための委員会も設置された。委員会報



告は多数派意見と少数派意見とに分かれた。少数意見が公正貿易の考えを体現していたが、二派に分かれた委員会報告を考量して、チャーチルは公正貿易運動から手を引き、運動はこの時には終息した。J. チェンバレン（自由党）はこの運動に反対し、その消滅に力を貸していた。後にチェンバレンは公正貿易運動の精神を取り入れることになるのだが、それというのも公正貿易運動の強みは、経済学的考慮ではなく世界的状況変化を把握する感覚と自国主義に立脚しているからである。